



Samspel i staden

- En studie av Shared Space ur landskapsarkitektens perspektiv

Hanna Centervall

Kandidatarbete vid institutionen för stad och land, SLU Uppsala

Kandidatarbete vid institutionen för stad och land i Uppsala, LA- avdelningen
EX0529 Kandidatarbete i landskapsarkitektur, 2010, 15hp på landskapsarkitekturprogrammet
© Hanna Centervall
Titel: Samrum i staden – En studie av Shared Space ur landskapsarkitektens perspektiv
Nyckelord: Shared Space, gestaltning, integrering, gata, torg, offentliga miljöer, trafik
Handledare: Erik Käll, Ekote form & landskapsbyrå KB, Örebro
Examinator: Åsa Heiter, institutionen för stad och land
Online publication of this work: <http://epsilon.slu.se/>

Introduktion

Den här kandidatuppsatsen behandlar ämnet Shared Space. Den ger en presentation av begreppet i sig kopplat till landskapsarkitektyrket, samt undersöker gestaltningens betydelse i sammanhanget. En viktig aspekt till syftet med att utforma en Shared Space är att öka platsens attraktivitet. Därför behöver landskapsarkitekter mer kunskap om Shared Space, samtidigt som yrkets betydelse här är i behov av att belysas.

Bakgrund

Begreppet Shared Space används allt oftare vid utformning av torg och gatumiljöer, både i Sverige och i delar av Europa. Shared Space bygger på principen att stadens trafikslag skall integreras och samexistera på lika villkor i det offentliga rummet. En sådan utformning kan tillgodose säkrare gator och ge en större omtanke till det offentliga rummet. Det finns dock ingen precis definition av begreppet. Konsultföretaget Tyréns AB (2007) har gjort ett uppdrag åt Sveriges kommuner och landsting som visar att svårigheten ofta ligger i tron om att Shared Space är en trafiklösning som går att applicera rakt av. Istället bör Shared Space hanteras som ett förhållningssätt, vars utformning måste kommunicera det önskade beteendet på platsen.

Ben Hamilton-Baillie leder utvecklingen av Shared Space i Storbritannien och beskriver vikten av att olika yrkesgrupper samarbetar och delar sin kunskap med varandra, däribland landskapsarkitekter (2008a, s. 179). Landskapsarkitekten har förmågan att gestalta och att se helheten, medan exempelvis trafikingenjören har kunskap i trafiktekniska lösningar. Det blir allt vanligare att landskapsarkitekter medverkar i utformningen av gatumiljöer, i stadsnära lägen är det en självklarhet menar Helena Hasselberg¹ som arbetar som landskapsarkitekt på Tyréns AB. Det finns därför ett behov av att studera landskapsarkitektens roll samt utformningens betydelse för Shared Space.

Här befinner sig utvecklingen idag

Shared Space är verkligen ett aktuellt ämne just nu. Flera länder i Europa, däribland Storbritannien, Holland, Belgien, Tyskland och Danmark är involverade i ett samarbete där varje representant genomför ett pilotprojekt (Shared Space, a European co-operation project 2005). I Sverige har Skvallertorget i Norrköping fått mycket uppmärksamhet för sin utformning. Den skepsis som fanns till en början har övergått till positiva åsikter, bland annat vann torget *Vackra vägars pris* år 2004 (Wallberg, Stjärnkvisst & Ahlman 2008, s. 28). Norrköpings kommun har berömts för sitt mod att våga prioritera de oskyddade trafikanterna före bilisterna. Torget är idag en attraktiv plats där mycket människor rör och uppehåller sig. Landskapsarkitekten Helena Hasselberg¹ utformade Skvallertorget. Hennes roll var avgörande för projektet eftersom uppgiften var att skapa en plats för människor på en viktig plats i staden. Samarbeten mellan olika professioner likt det i det här projektet måste till för att skapa platser i staden med ett rikt socialt liv. På konsultföretaget Tyréns AB där

¹ Helena Hasselberg landskapsarkitekt Tyréns AB, samtal den 16 april 2010.

Helena Hasselberg arbetar idag får kontoret in uppdrag från kommuner som vill tillämpa Shared Space.



*Skvallertorget i Norrköping.
Foto: Emma Nordstrand*

Generellt visar de erfarenheter som finns av Shared Space idag att platserna är uppskattade och fungerar väl. Fler människor vistas där och uppger att utformningen är mer tilltalande än innan ombyggnaden (Wallberg, Stjärnkvist & Ahlman 2008, s. 53). Tillgängligheten har alltså överlag ökat för oskyddade trafikanter. Utöver platsernas ökade attraktivitet är trafiksäkerheten av betydelse. I Holland har utvärderingar gjorts som visar att olycksstatistiken har förbättrats och att hastigheten har sänkts på de platser som har utformats enligt Shared Space (Wallberg, Stjärnkvist & Ahlman 2008, s. 54). Utvärderingar som gjorts av platser i Sverige tyder på samma sak, även om det krävs ytterligare studier för att säkerställa validiteten. Interaktionsstudier visar att fotgängare ges företräde gentemot bilister, vilket ger människor en större rörelsefrihet och som i sin tur har en positiv inverkan på trafiksäkerheten.

Shared Space är fortfarande ett förhållningssätt som är väldigt nytt och förändringar tar tid. Principen har dessutom sina motståndare. Keith Firth som arbetar som direktör på trafikonsultföretaget Colin Buchanan ser snarare Shared Space som ett designkoncept än en del i trafikingenjörskonsten (Monderman & Clarke 2008, s. 206). Det finns ännu barriärer att överbrygga och mer erfarenhet behövs för att kunna utveckla Shared Space än mer (Hamilton-Baillie 2008a, s. 178). Utvecklingen går mot en ny syn och omvärdering av gators utformning, trafikplanering och de möjligheter som finns för det offentliga rummet.

Begreppsprecisering

I uppsatsen används det engelska begreppet Shared Space eftersom det är det uttryck som jag kommit i kontakt med vid tidigare tillfällen. I den litteratur som jag studerade förekommer även det svenska ordet Samrum, men jag upplever inte att det begreppet är lika vedertaget. När jag skriver om trafik menar jag sådan trafik som återfinns i staden. Hit hör fotgängare, cyklister, bil- och kollektivtrafik. Begreppen gestaltning och utformning används synonymt med varandra.

Uppsatsen behandlar ett fåtal trafikregler. Gågata är en lokal trafikregel som ger företräde åt gående, samt förbjuder genomfartstrafik förutom cykel (Wallberg, Stjärnkvist & Ahlman 2008, ss. 20-21). Gångfartsområde innebär att

fordonstrafiken skall anpassa sig efter de gåendes villkor samt att hastigheten skall begränsas till gångfart.

Taktila plattor eller så kallade sinusplattor används i ledstråk för att hjälpa synskadade människor att orientera sig.

Krockvårdskurvan visar risken att dödas vid en påkörning i olika hastigheter.

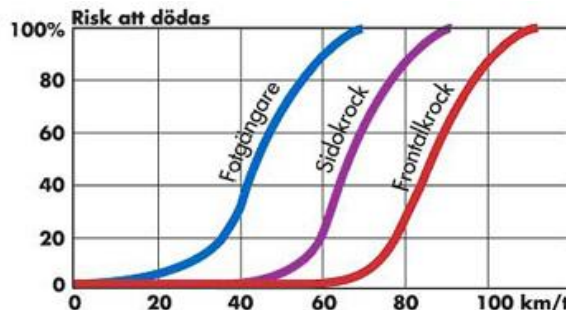


Bild: Granefelt & West, 2008.

Avgränsningar

Uppsatsen fokuserar på gestaltningen av Shared Space i svenska städer. Det utförs dock studier av utvecklingen i andra europeiska länder. I *Lugna gatan* presenteras ett antal kvalitetsanspråk som bör finnas i åtanke vid gatuförnyelse (Brandberg, Johansson & Gustafsson 2000, ss. 20-29). Jag studerar hur gestaltningen kan tillgodose ett urval av aspekterna, nämligen:

- Trafiksäkerhet och trygghet
- Framkomlighet och tillgänglighet
- Orienterbarhet och tydlighet

Utöver ovan nämnda punkter tar boken även upp miljöskydd, samt estetik och gestaltning. Det finns få mätningar som gjorts av buller och emissioner på platser utformade enligt Shared Space. Därför omfattas inte uppsatsen av att studera miljöskydd. Det sistnämnda kvalitetsanspråket estetik och gestaltning använder jag som utgångspunkt när jag studerar övriga punkter.

Uppsatsen skrivs utifrån hur landskapsarkitekter kan förhålla sig till Shared Space, samt redogör för ämnet utifrån vad jag anser kan vara av intresse för professionen. Jag använder mig av utredande och beskrivande text samt principskisser i uppsatsen. Uppsatsen omfattas inte av ett gestaltungsförslag. Uppsatsen är skriven utifrån den kunskap som finns i ämnet idag. Det skall finnas i åtanke att Shared Space är en ny företeelse där det behövs mer erfarenhet och utvärderingar från längre tidsperioder.

Den tidsmässiga begränsningen är 10 veckor. Studien av Shared Space avslutas för egen del vid kursens slut.

Syfte

Syftet med uppsatsen är att göra en studie av begreppet Shared Space utifrån landskapsarkitektens perspektiv. Uppsatsen skall identifiera yrkets roll i utformningen av Shared Space, samt undersöka gestaltningens betydelse för dessa ytor.

Metod

Nedan följer en beskrivning av de metoder som jag använde mig av i uppsatsen.

Inspelad föreläsning

Som en introduktion i ämnet Shared Space tittade jag på en inspelning från en föreläsning som gavs för *the London branch of the Landscape Institute* (Urban Design London 2010). Föreläsare var arkitekten och urban designern Ben Hamilton-Baillie, som har ett stort intresse och god kunskap om Shared Space.

Litteraturundersökning

Kunskapsinhämtningen i ämnet har huvudsakligen bestått av litteraturstudier. För att hitta litteratur i ämnet använde jag mig av bibliotekskatalogen LUKAS, samt av referensdatabasen Scopus. Sökord som jag använde var exempelvis "Shared Space" tillsammans med "Urban Design" och "Public Places". Inledningsvis fördjupade jag mig i begreppet Shared Space för att få kunskap om dess innerbörd, samt för att undersöka landskapsarkitektens koppling till förhållningssättet. För att kunna sätta begreppet i ett sammanhang gjordes studier av vad som historiskt har föranlett utvecklingen av Shared Space. Vidare undersökte jag hur ytor som Shared Space kan gestaltas genom att studera vad som krävs av utformningen för att de angivna kvalitetsanspråken skall tillgodoses. Jag studerade även befintliga exempel i Sverige, med fokus på Skvallertorget i Norrköping. Detta för att även få en inblick i problematiken som fanns innan ombyggnationen, samt ta del av erfarenheter av den nya utformningen. Den litteratur som var mest vägledande i mitt arbete är boken *Shared Space, trafikrum för alla* av Wallberg, Stjärnkvist och Ahlman (2008). I övrigt fanns det för tillfället få böcker utgivna om Shared Space. Därför innebar stora delar av litteraturundersökningen studier av rapporter, artiklar, och examensarbeten som fanns tillgängliga som elektroniska källor.

Platsbesök

För att erhålla kunskap om hur gestaltningen kan användas vid utformningen av Shared Space gjordes ett platsbesök på Skvallertorget i Norrköping. Inför besöket studerades ett examensarbete som innehåller en utvärdering av torget. Utformningen av platsen studerades genom att dess läge i staden, eventuella regleringar, dess rumslighet samt markbeläggning och möbler noterades. Platsen valdes utifrån att torget är det mest omtalade exemplet i Sverige. Besöket genomfördes tillsammans med kurskamraten Emma Nordstrand som skrev sitt kandidatarbete inom samma ämne, vilket har titeln: *Shared Space framtid i Uppsala*.

Samtal

Vid besöket på Skvallertorget hölls även ett samtal med landskapsarkitekten Helena Hasselberg som gestaltat torget. Samtalet med förberedelser och

sammanställning genomfördes även det tillsammans med Emma Nordstrand. Dagarna innan besöket förbereddes ett antal frågor för att identifiera vad vi förväntade oss att få svar på, samt för att få ut mesta möjliga av samtalet. Frågorna berörde begreppet Shared Space allmänt, men också specifika frågor kopplade till våra enskilda frågeställningar i uppsatserna. Samtalet spelades in för att underlätta vår egen delaktighet, samt för att kunna dokumentera samtalet.

Film

Arkitekten Jan Gehl har undersökt samspelet mellan utemiljöns utformning och det sociala livet som pågår där. I filmen *Livet mellan husen* berättar han om huruvida stadsrummen är anpassade efter människan och vad som gör att vi väljer att uppehålla oss på vissa platser (Mortensen 2000). Jag tittade på filmen för att studera just människans upplevelse och användning av det offentliga rummet. Filmen sågs tillsammans med Emma Nordstrand och jag antecknade under filmens gång. Efteråt diskuterade vi gemensamt innehållet och gjorde kopplingar till Shared Space.

Resultat

Nedan ges först en beskrivning av begreppet Shared Space, med historik och innerbörd utifrån relevans för landskapsarkitekturket. Därefter följer en studie av hur gestaltningen kan användas för att tillgodose ett antal kvalitetsanspråk på en sådan plats.

Föranledning till Shared Space

Trafiken har under de senaste decennierna varit avgörande för utformningen av det offentliga rummet. Sedan 1960-talets tankar kring trafikseparering har bilen fått ta allt större plats i våra städer på bekostnad av platser för människan. En viktig del i denna utveckling är Buchanans rapport *Traffic in Towns*, där konceptet kring att separera trafik från gående och sociala aktiviteter etablerades som policy inom trafikplaneringen (Hamilton-Baillie 2008a, s. 165). Olika funktioner separerades av trafiksäkerhetsskäl då det fanns en konflikt mellan transport och social interaktion mellan människor.

Det ökade bilberoendet gjorde att nya städer ofta byggdes för transport med bil, med dimensioner som inte passar människan. Miljöer som domineras av bilen är ofta fattiga på upplevelser eftersom den höga hastigheten gör att människan inte kan uppfatta detaljer. De upplevs därför som monotona och är en anledning till att människan inte vill uppehålla sig på dessa platser (Mortensen 2000). Viljan och möjligheten att färdas med bil allt oftare och i höga hastigheter gjorde det nödvändigt att vidta åtgärder av säkerhetsskäl och platsbrist (Hamilton-Baillie 2008b, s. 132). Att prioritera bilen innebär svårigheter att färdas som gående eller cyklist. Passager, broar, trafiksignaler och andra barriärer gör staden svårtillgänglig för gående och cyklister. På senare år har det blivit

erkänt att separeringen av olika trafikslag har inneburit oförutsedda problem, likt de som beskrivs ovan.



Illustration över hur olika trafikslag skulle separeras enligt Traffic in Towns. Bild: City Cyclists, 2009.

Shared Space

Shared Space är ett nytt förhållningssätt till gatuutformning som tar avstånd från den traditionella uppdelningen av trafik och människor och istället integrerar dessa. Principen bygger på att stadens trafikanter samsas på lika villkor i det offentliga rummet, samt att regleringar i form av skyltar, trafiksignaler och gatumarkeringar minimeras. Resultatet blir säkrare, mer sociala och attraktiva torg och gaturum, som bygger på hänsyn mot våra medtrafikanter. Det är en riktning bort från den bilorienterade staden mot ett ökat stadsliv där människor gärna vistas. Shared Space är alltså en metod för att skapa flerfunktionella platser som tillåter både förflyttning och vistelse (Wallberg, Stjärnkvist & Ahlman 2008, s. 9).



Illustrativ bild som visar skillnaden mellan traditionell trafikseparering med regleringar jämfört med Shared Space. Bild: Hamilton-Baillie & Jones, 2005.

En central del i utformningen av Shared Space är att skapa trafiksäkerhet genom att medvetet inbringa en viss känsla av osäkerhet. Istället för att överbelamra gator med information i form av exempelvis skyltar och markeringen skall utformningen kommunicera det önskade beteendet på platsen. Shared Space handlar om en tilltro till trafikanternas egen förmåga att bedöma risker och ett beteende som styrs av hänsyn till medtrafikanterna. Hamilton-Baillie (2008a, s. 179) uttrycker det så här: "[...] treating drivers as intelligent

citizens, governed by the same social protocols that underpin civility in other public places [...]” (att behandla förare som intelligenta medborgare, där samma sociala regler och värderingar som är grunden till interaktion på andra offentliga platser gäller). För att mål om trafiksäkerhet skall kunna uppfyllas är en förutsättning att hastigheten är runt 20 km/h, samt att det faktiskt sker ett aktivt samspel mellan trafikanter (Wallberg, Stjärnkvist & Ahlman 2008, ss. 5-9). En gata eller plats som är utformad enligt principen lämpar sig därför inte överallt. Det gäller att vara medveten om intentionerna med platsen, samt att Shared Space inte är en teknisk trafiklösning. Är det plats för möten mellan människor eller prioritering av den snabbare trafiken som eftersträvas?

Gator och andra offentliga platser i staden är komplexa och skall tjäna många olika syften. För att kunna förstå och skapa integrerade platser krävs ett samarbete mellan olika professioner (Hamilton-Baillie 2008b, s. 133).

Generella och lokala trafikregler

Ur trafiksäkerhetssynpunkt bygger Shared Space på att skapa ett visst mått av osäkerhet. En plats som är utformad enligt Shared Space är dock inte utan trafikregler, men begreppet i sig medför inga särskilda trafikregler. Wallberg, Stjärnkvist och Ahlman beskriver hur utformningen av Shared Space förhåller sig till trafikregler (2008). Det finns generella regler som finns beskrivna i Trafikförordningen och som gäller på samma sätt överallt. Utöver de generella reglerna kan kommun eller länsstyrelse besluta om lokala trafikföreskrifter enligt Trafikförordningen. Sådana kompletterande trafikregler markeras med vägmärken för att trafikanterna skall vara medvetna om vilka regler som gäller. Till de lokala trafikföreskrifterna hör exempelvis regleringar som gångata eller gångfartsområde. Skvallertorget i Norrköping har en rekommenderad lägre hastighet som är 30 km/h. Förutom regleringar i form av trafikregler förekommer även styrning av trafiken genom pollare eller annan möblering.



Skyltning för gångfartsområde och gångata. Bild: Transportstyrelsen, 2009.

Utöver ovanstående regleringar finns enligt lag krav på tillgänglighet för människor med funktionsnedsättningar. Reglerna finns beskrivna i PBL, samt förtydligas i föreskrifter angående tillgänglighet i befintlig och nybyggd miljö. Detta ställer naturligtvis krav på utformningen av Shared Space. En god gestaltning är avgörande för att Shared Space skall fungera tillfredställande och i enlighet med vad som precis har beskrivits.

Platsens lämplighet och karaktär

Tidigare nämndes att en utformning enligt Shared Space inte passar överallt. Det kan exempelvis bero på platsens läge i staden, eller att den snabba trafiken vill prioriteras. Utöver läget finns det även anledning att fundera över om den

integrerade platsen är ett torg eller en gata (Wallberg, Stjärnkvist & Ahlman 2008, s. 72). Ett torg är en mer självklar mötesplats jämfört med en gata, vilket gör att människor i större utsträckning väljer att uppehålla sig här. I anslutning till torget finns vanligtvis flera målpunkter som är viktiga för människor. Det gör att människor korsar torget i flera olika riktningar, vilket i sin tur ger fler punkter där människor behöver samspela. En gata är inte lika självklar för en utformning enligt Shared Space. Det främsta syftet här är ofta förflyttning. För att en Shared Space skall fungera på ett tillfredställande sätt tror landskapsarkitekten Helena Hasselberg att det krävs en tvärgående rörelse av människor. Om det exempelvis inte finns målpunkter som butiker på båda sidor av en gata, är det mer motiverat att utforma en attraktiv gatusträcka istället för en Shared Space.

En förutsättning för att människor i sin tur skall vilja röra sig över och uppehålla sig på platsen är att det måste finnas anledning att göra det. En förmåga som landskapsarkitekter har i detta sammanhang är att se till platsens karaktär och från början bedöma om platsen faktiskt är lämplig att utforma som en Shared Space. Har platsen potential till att utvecklas till en plats för människor med tanke på bland annat dess läge i staden, målpunkter och skala? Enligt landskapsarkitekten Helena Hasselberg behöver det inte vara en konflikt mellan trafik och platser för människor. Visserligen söker människan lugna oaser, men hon menar att vi även har ett behov av att se liv och rörelse. Det går därmed att skapa mötesplatser i en trafikmiljö. Rummets skala påverkar inte enbart trafikanternas hastighet, utan är starkt kopplat till människans upplevelse av platsen (Mortensen 2000). En skala som utgår från människans biologiska förutsättningar gör det möjligt att uppfatta detaljer och att möta andra människor. En god gestaltning bör därför tillgodose en livlig och intressant miljö som är skapad för ett socialt liv med ömsesidig hänsyn mot varandra.

Trafiksäkerhet och trygghet

Trafiksäkerhet kan definieras som ”låg risk för personsador i trafiken” (Sveriges kommuner och landsting 2007, s. 100) och är en självklar aspekt att tillgodose vid utformningen av Shared Space. Att en plats är trafiksäker påverkar trygghetskänslan och är därför en förutsättning för att människor skall kunna och vilja vistas där. En detaljtåtgärd som ofta förespråkas i trafiksäkerhetssammanhang är att separera de olika trafikslagen åt. Därför är det intressant att studera huruvida trafiksäkerheten fungerar på en integrerad yta som Shared Space. Trafiksäkerheten på en Shared Space är uppbyggd kring en medveten osäkerhetskänsla, som får trafikanterna att sakta ner och skärpa sin uppmärksamhet.

Man kan lätt förledas att tro att säkra passager för gående är likställt med övergångsställen. Det borde innebära att en yta som Shared Space skulle vara osäker att passera över för gående. Faktum är att övergångsställen inte är en trafiksäkerhetståtgärd. Undersökningar visar att det är dubbelt så stor risk för en gående att utsättas för en olycka vid ett övergångsställe, jämfört med en passage utan (Jaredsson 2002, s. 14). Det finns även andra aspekter om trygghet som är kopplat till passager (Wallberg, Stjärnkvist & Ahlman 2008, s. 74). Möjligheten att kunna korsa en gata eller torg vid en passage inger en upplevd trygghetskänsla hos oskyddade trafikanter. I samband med Shared Space är frågan om man vill styra trafikanter till särskilda passager eller ej? Det som talar för säkerhet på en

Shared Space är trots allt de låga hastigheterna, som möjliggör för människor att tryggt korsa ytan.

Som tidigare nämnts visar utvärderingar av Shared Space i Holland att antalet allvarliga olyckor har minskat, samtidigt som hastigheterna har sänkts i jämförelse med före ombyggnaden (Wallberg, Stjärnkvist & Ahlman 2008, s. 54). På Skvallertorget har inga allvarliga olyckor rapporterats sedan ombyggnationen jämfört med tidigare olycksstatistik som visade 5-6 olyckor per år, varav cirka en allvarlig (Wallberg, Stjärnkvist & Ahlman 2008, ss. 27, 29).

Bland oskyddade trafikanter har barn, äldre och funktionshindrade svårast att klara sig i trafiken (Sveriges kommuner och landsting 2007, s. 111). Därför är det viktigt att de prioriteras i utformningen av Shared Space.

Hastighetens betydelse

Den kanske främsta åtgärden när det gäller trafiksäkerhet är att gestalta för låga hastigheter. Det är en väsentlig skillnad att bli påkörd av en bil som kör i 30 km/h mot 50 km/h. Krockvårdskurvan visar att 90 procent överlever i en hastighet av 30 km/h och motsvarande 20 procent i 50 km/h (Wallberg, Stjärnkvist & Ahlman 2008, s. 54). Det är nämligen hastigheten som ofta avgör utgången av en olycka. I *Lugna gatan* anges att bilarnas hastighet bör begränsas till 30 km/h på platser där gående och cyklister kan bli påkörd av bilister (Brandberg, Johansson & Gustafsson 2000, s. 21). Frågan är då om Shared Space skall utformas för en hastighet i 30 km/h? Det är en åtgärd som minimerar risken för allvarliga skador, men på en Shared Space är hastigheten också avgörande för samspelet mellan trafikanterna. Om samspelet skall ske på lika villkor mellan samtliga trafikanter, kan gångfart vara önskvärt? Problemet med så låga hastigheter som gångfart är att förare i bil har väldigt svårt att hålla den gränsen i praktiken. Det är svårt att veta vilken hastighet som är lämplig, men genom att studera befintliga exempel ges åtminstone en indikation. Studier som gjorts av Skvallertorget i Norrköping visar att då hastigheten understiger 15-20 km/h ges i stort sätt samtliga fotgängare företräde gentemot bilister (Wallberg, Stjärnkvist & Ahlman 2008, ss. 54-55). Det tyder på att samspelet faktiskt fungerar bra. Likaså ansåg majoriteten av fotgängarna vid Centralplan i Värnamo att bilisterna stannade för dem när de ville korsa ytan. Medelhastigheten här visade vid mätningarna 19-22 km/h (Wallberg, Stjärnkvist & Ahlman 2008, ss. 35-36). Även om det behövs mer erfarenhet, så ger studier likt de här en fingervisning om att trafiksäkerheten kan tillgodoses på en Shared Space när hastigheterna är låga och det sker en interaktion mellan trafikslagen.

Särskilda krav på trafiksäkerhet och trygghet

Det finns en känd problematik kring att tillgodose trafiksäkerhet för barn, äldre och funktionshindrade. Barn har en begränsad förmåga kopplat till den ömsesidiga kommunikation som Shared Space bygger på (Wallberg, Stjärnkvist & Ahlman 2008, ss. 60-63). Deras syn och hörsel är inte fullt utvecklad. Dessutom utgår de enbart från sin egen uppfattning och har därmed svårt att kommunicera med motparten. Likaså kan inte barn bedöma avstånd och hastighet på fordon. Det finns ingen forskning som visar hur barn upplever ytor likt Shared Space där de måste samspela med bilister. Det som dock är positivt med Shared Space kopplat till barn i trafiken, är dess låga hastigheter och att bilisterna har ett ökat hänsynstagande. Det finns alltså ännu en anledning till varför en god

gestaltning som sänker hastigheterna och som tvingar bilisterna att visa hänsyn är viktigt. Kopplat till trafiksäkerhet för barn framkommer det i en undersökning att förskolepedagoger upplever övergångsställen och trafikljus som ett stöd i inläringen av trafikbeteende (Jaredsson 2002, ss. 14-15). Det är ett problem eftersom risken att skadas vid passager är större för barn, då de tillsammans med äldre i större utsträckning förlitar sig på övergångsställen.

Trafiksäkerhet kopplat till äldre människor handlar främst om att det är en stor andel av dem som faller och skadar sig som är över 65 år (Sveriges kommuner och landsting 2007, s. 111). Därför handlar det till stor del att göra trafikmiljön lättillgänglig, se vidare under rubriken Framkomlighet och tillgänglighet. I övrigt känner många äldre sig otrygga när de måste passera långa sträckor med mycket bilar eftersom de går sakta (Wallberg, Stjärnkvist & Ahlman 2008, s. 58).

Bland funktionshindrade är det i första hand synskadade som av trafiksäkerhetsskäl känner sig otrygga i miljöer utformade som Shared Space. Synsvaga uppgav i en utvärdering som gjorts av Skvallertorget att de känner sig mycket otrygga när de passerar torget (Jaredsson 2002, s. 14). Det som skapar denna känsla av otrygghet är att det saknas markeringar som visar skillnaden mellan körbana och gångbana. Här finns en uppenbar svårighet eftersom Shared Space förespråkar en utformning som inte separerar eller styr trafikanterna. Det visar dock att den upplevda otryggheten hos synsvaga har ett samband med tydlighet och orienterbarhet, snarare än trafiksäkerhet och trygghet. Olycksstatistiken visar att det har skett en minskning av olyckor, men naturligtvis skall inte synsvaga känna sig otrygga. För personer med rörelsehinder finns en otrygghet inför att deras resväg innebär många hinder, vilket kan göra att man uteblir från aktiviteter eller resmål. I den här problematiken finns kopplingar till tillgänglighet och behandlas därför längre fram i uppsatsen. Utöver de här grupperna finns personer med kognitiva funktionshinder, men kunskapen om deras användning av utemiljön är bristfällig och behandlas därför inte här.

Upplevd våldsrisk

Utöver den trygghet som är kopplad till trafiksäkerhet finns rädslan av att utsättas för fysiska angrepp. Många människor har föreställningar om att olyckor och våld skall drabba dem, men de verkliga riskerna är mindre. Denna oro kan dock påverka i vilken utsträckning människor väljer att besöka offentliga platser. I *Trafik för en attraktiv stad* (Sveriges kommuner och landsting 2007, s. 81) beskrivs att de platser i staden som människor känner otrygghet inför är tomma, trånga och mörka rum. Rum med gömställen och som är svåra att överskåda nämns också. Platser som är befolkade ger alltså en ökad trygghetskänsla. Därför har en Shared Space goda förutsättningar att upplevas som trygg. En Shared Space samlar alla trafikslag i stället för att exempelvis leda in en ensam cyklist på en separat cykelbana och kanske genom en cykeltunnel. Det är utan tvivel en större trygghetskänsla på en Shared Space i jämförelse med en folktom gata där bilar rusar förbi i höga hastigheter. Belysning är ett element som går att gestalta med på ett medvetet sätt för att öka säkerheten och känslan av trygghet. Det är ett helt kapitel för sig som kräver en egen uppsats, men det är värt att notera att rätt belysning har betydelse. Genom att exempelvis upprätta en belysningsplan kan både trygga och vackra städer skapas (Sperling 2009).

Att gestalta för låga hastigheter och interaktion

En förutsättning för en väl fungerande Shared Space är låga hastigheter och ett gott samspel mellan trafikanter, där det ena dessutom kräver det andra.

Landskapsarkitekter som är med och utformar en Shared Space kan använda sin gestaltande förmåga till att både begränsa hastigheten, samt att skapa integrerade platser. Ett övergripande grepp för att få ner hastigheten är att skapa en plats som avviker från anslutande trafikmiljöer. Genom att förse ytan med upphöjningar och en annan typ av gatubeläggning markeras att trafikanterna befinner sig i en ny typ av miljö, samtidigt som bilisterna tvingas att sänka hastigheten.

Beläggningen är väldigt viktig menar landskapsarkitekten Helena Hasselberg. Det är ett sätt att skilja platsen från gatan. Upphöjningen gör dessutom att de gående lätt rör sig över platsen. Det kan medföra att bilisternas framkomlighet försämras, men återigen handlar det om syftet med omdaningen. Gestaltningen skall förmedla till trafikanterna att det förväntas ett förändrat beteende som kräver ömsesidig hänsyn gentemot medtrafikanter.



Skissen visar hur platsen kan ges en utformning som avviker från omgivningen. Entrén är upphöjd och markeras med pollare. Uteserveringar och dylikt gör att människor uppehåller sig på platsen. Principskiss: Hanna Centervall, 2010.

För att understryka var Shared Space börjar och slutar kan dess entréer försees med avsmalningar eller förstärkas på annat sätt, exempelvis med pollare. Det signalerar även att en hastighetsdämpning förväntas på platsen. Efter hastighetsdämpningen vid infarten är det viktigt att fordonen behåller den låga hastigheten och att människorna är uppmärksamma över hela ytan. Här är gestaltningen ett mycket viktigt redskap. En aspekt som har inverkan på hastigheten är ytans storlek eller sträckans längd. Detta är oftast en befintlig förutsättning som är svår att påverka. En hjälp kan vara att skapa ”hinder” på vägen som motverkar att bilister ökar hastigheten. Växter, material, möbler och belysning kan användas på ett sätt som gör trafikanterna observanta på att hastigheten måste vara låg och att de vistas här på samma villkor som människorna. Självt tror jag att ett vinnande koncept är att skapa platser med aktivitet och rörelse. Om gestaltningen tillåter människor att ta för sig kan det signalera att det är en dynamisk plats som kräver uppmärksamhet och ett samspel för att fungera. På så sätt blir det också människors villkor som prioriteras. Det gäller att hitta någon slags balans mellan trafikanterna, så att det sker ett samspel.

För att det skall ske en interaktion mellan olika trafikslag krävs att människor faktiskt rör sig över platsen. Visserligen visar studier som gjorts på Skvallertorget

att väjningsbeteendet hos bilisterna inte påverkas av att flödet av fotgängare varierar (Wallberg, Stjärnkvist & Ahlman 2008, s. 30). Samtidigt är det överlag väldigt mycket människor som rör sig över Skvallertorget under en stor del av dygnet. Många studenter som läser vid Universitetet invid torget passerar och uppehåller sig på platsen dagligen, vilket bidrar till ett gott samspel mellan dem och bilisterna. Skvallertorget är en plats med korsande rörelser i flera olika riktningar, vilket naturligtvis bidrar till låga hastigheter och en interaktion mellan trafikslagen.

Framkomlighet och tillgänglighet

Det finns ett nationellt mål som säger att samhället skall vara tillgängligt för alla (Sveriges kommuner och landsting 2007, s. 62). I detta sammanhang innebär det att Shared Space måste utformas på ett sätt som tillgodoser medborgarnas och näringslivets grundläggande behov av transport. Tillgänglighet påverkas av flera faktorer som exempelvis avstånd, prioritering av trafikslag samt människors olika förutsättningar och förmåga. När det gäller framkomlighet handlar det om hur väl den verkliga restiden stämmer överens med den planerade (Sveriges kommuner och landsting 2007, s. 62). För gående och cyklister tillkommer begränsningar i framkomlighet orsakade av eventuella barriärer, som mycket biltrafik. Ett vanligt förekommande grepp i utformningen av Shared Space är avsaknaden av kantsten och andra nivåskillnader. Att ytan är i samma nivå gör den lätt att röra sig över.



Ett stråk med slät, fast och halkfri beläggning gör platsen tillgänglig. Genom att reglera platsen som gångfartsområde ökar de gåendes framkomlighet. Därtill är hela ytan i samma nivå. Principskiss: Hanna Centervall, 2010.

Det finns sammanhang då det uppstår konflikter mellan olika trafikanters framkomlighet. I sådana situationer råder *Lugna gatan* att prioritera gående, cyklister, busstrafikanter och uttryckningsfordon före biltrafik (Brandberg, Johansson & Gustafsson 2000, s. 22). Vid utformningen av Shared Space är detta en viktig aspekt att ha med i planeringen eftersom flera trafikslag skall integreras och korsa varandras väg här. Det finns då anledning att fundera kring huruvida det kan finnas skäl att reglera platsen som exempelvis gångfartsområde. Det beror bland annat på vilket syftet är med platsen. Det kan vara att det särskilt skall framgå att platsen tillhör människorna eller att det exempelvis finns speciella krav på framkomlighet för kollektivtrafik. På Skvallertorget i Norrköping är bilister medvetet en nedprioriterad grupp (Wallberg, Stjärnkvist &

Ahlman 2008, s. 55). Bilisternas framkomlighet är fortfarande god, men försämrades vid ombyggnaden med anledning av att nå en sänkt hastighet. Däremot är det fortfarande lätt att nå målpunkter i närheten, samt att stanna till på torget. Denna erfarenhet stämmer även överens med andra exempel. Generellt är tillgängligheten för biltrafiken tillfredställande på platser utformade enligt Shared Space, likaså flexibiliteten. Framkomligheten blir i allmänhet sämre för fordon i och med att hastigheterna sänks och att restiden därmed blir längre.

Särskilda krav på framkomlighet och tillgänglighet

Människor har olika lätt att röra sig i staden och vissa grupper kräver särskild omtanke vid utformningen av Shared Space. Barn, äldre och människor med funktionshinder är exempel på sådana grupper.

Barn utgör en grupp i samhället vars behov av tillgänglighet är svår att tillgodose på en Shared Space. I flera sammanhang framgår det att barn utvecklas genom att själva påverka och vara delaktiga i olika situationer. Eftersom Shared Space grundar sig på ett hänsynstagande och ett samspel gentemot medtrafikanter är det därför intressant att studera hur väl barn passar in i en miljö som denna. Det finns en konflikt mellan föräldrarnas vilja att ge sina barn frihet och samtidigt skydda dem mot biltrafik (Wallberg, Stjärnkvist & Ahlman 2008, s.61). Barns tillåts i mindre utsträckning att på egen hand vistas i områden med blandtrafik, jämfört med separerade trafikrum. Likaså är det endast hälften av föräldrarna som låter sina barn färdas ensamma där barnen måste korsa mycket trafikerade gator. Att helt skilja trafikslagen åt i hårt trafikerade korsningar är inte en rimlig åtgärd. Det skulle innebära negativa effekter för andra kvalitéer i staden, som estetik, stadsbild och kostnader (Wallberg, Stjärnkvist & Ahlman 2008, s. 61).

Barns väg till och från skolan är inte enbart en transportsträcka, utan även en plats för lek (Wallberg, Stjärnkvist & Ahlman 2008, s. 61). Ur den här aspekten kan Shared Space utformas på ett sätt som inbjuder till lek på platsens mer perifera delar. Vid studier som gjorts på Skvallertorget uppmärksammades att en förskoleklass återkom vid flera tillfällen. Här finns exempelvis ett vattenspel som användes av både förskoleklassen och av äldre barn.

Som framkommit tidigare i uppsatsen finns det uppenbara svårigheter att tillgodose krav på tillgänglighet för personer med funktionsnedsättningar. Äldre människor har ofta nedsatt syn- och rörelseförmåga, likaså finns det personer med rörelsehinder och synskada. Människor med rörelsehinder kan ha svårt att ta sig fram i gatumiljöer av olika anledningar, som nedsatt gångförmåga eller balanssvårigheter (Wallberg, Stjärnkvist & Ahlman 2008, s.60). Oavsett om man har behov av gånghjälpmedel eller ej så ställs det extra krav på utformningen av Shared Space. Markbeläggningen är en väsentlig del ur tillgänglighetssynpunkt för personer med rörelsehinder. Slät, fast och halkfri beläggning är att föredra gentemot till exempel smågatsten, eftersom gatsten är ojämnt och skakigt att ta sig fram på. En rörelsehindrad person har uttryckt sitt missnöje över användningen av gatsten i offentliga miljöer för Helena Hasselberg så här: "Om det finns ett helvete på jorden, så är det belagt med smågatsten." Det finns naturligtvis anledningar till varför man vill använda gatsten på vissa platser. Det kan vara att det passar bra in i stadens karaktär, av kulturhistoriska eller hastighetsdämpande skäl. Om det är en viktig del i gestaltningen kan tillgängligheten för rörelsehindrade tillgodoses med anlagda släta stråk. På

Skvallertorget tillkom ett stråk med jämna betongplattor runt om hela torget för att tillgodose krav på tillgänglighet. Trots detta fungerar platsen inte optimalt ur denna synvinkel, eftersom uteserveringar tar en stor del av stråket i anspråk.

För människor med synskada handlar tillgängligheten på platser som Shared Space främst om orienterbarhet och tydlighet. Därför behandlas denna grupp ytterligare under nästa rubrik.

Orienterbarhet och tydlighet

Kvalitetsanspråket om orienterbarhet och tydlighet innebär att utformningen bör vara entydig, samt att särskild hänsyn bör ges till synskadades särskilda behov (Brandberg, Johansson & Gustafsson 2000, s. 23). I enlighet med Nollvisionen får platser inte utformas på ett sätt som ställer för höga krav på den enskilde individen (Wallberg, Stjärnkvist & Ahlman 2008, s. 54). Ytor som bygger på Shared Space måste därför ha en utformning som tydligt visar det önskade beteendet. Orienterbarhet och tydlighet är viktiga aspekter i det här sammanhanget eftersom principen till stor del bygger på få regler och osäkerhetskänslor.

En hjälp för att tillgodose orienterbarheten vid utformningen av Shared Space är att tidigt klargöra platsens målpunkter och stråk. Genom att ge dessa en gestaltning som är karaktäristisk för staden i övrigt blir de lätta att identifiera. Det kan handla om att välja samma belysning, material och möblering.

Grad av reglering och styrning

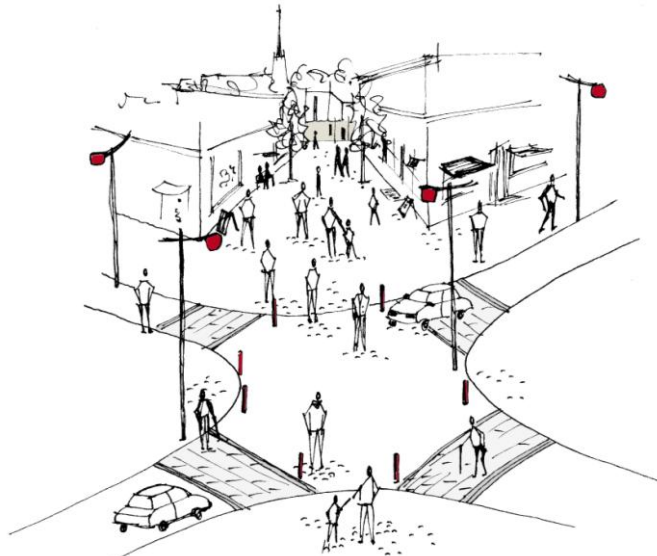
Trafikregler och styrning av trafikanterna har betydelse för orienterbarheten och tydligheten på platsen. Utformningen måste ge människorna stöd i hur de förväntas använda platsen.

Det gäller att vidta försiktighet inför hur mycket platsen regleras i förhållande till syftet med platsen. Graden av reglering och styrning kan vara avgörande för samspelet mellan trafikanterna på platsen, samt göra att den medvetna känslan av osäkerhet hos trafikanterna går förlorad. När det gäller vilka trafikregler som bör gälla på en Shared Space handlar det mycket om vilken grupp av trafikanter som skall prioriteras. Att inte reglera en Shared Space innebär att de generella trafikreglerna gäller. Problemet med att inte reglera är att få människor är medvetna om vad de generella trafikreglerna innebär, som exempelvis högerregeln (Jaredsson 2002, s. 18). Om det är viktigt att prioritera gångtrafikanter kan det finnas idé att reglera platsen med lokala trafikregler som gångfartsområde. På så sätt ökar tydligheten på platsen, samtidigt som gångtrafikanterna ges starkast juridiskt skydd (Wallberg, Stjärnkvist & Ahlman 2008, s. 22).

Tydliga och väl markerade passager är något som efterfrågas kopplat till både trygghet, tillgänglighet och orienterbarhet. Om platsen bör utformas med särskilda passager beror helt på syftet, samt om det finns ett behov av att leda trafikanterna (Wallberg, Stjärnkvist & Ahlman 2008, s. 72). Målpunkter och stråk kan vara så tydliga i sig att de inte behöver förtydligas ytterligare. Passagen sker då naturligt över ytan. När det gäller krav på tillgänglighet för rörelsehindrade är situationen naturligtvis en annan.

Om det ändå finns ett behov av att styra trafikanterna kan till exempel beläggning, pollare, möbler eller växter vara till hjälp i gestaltningen. Observera

att styrningar likt dessa även begränsar ytans flexibilitet. Enligt Helena Hasselberg har Skvallertorget så lite styrning som möjligt, eftersom tanken med Shared Space är att det skall vara samma yta. Hon poängterade också att det är viktigt att inte övermöblera i viljan om att göra platsen tydlig.



Shoppinggatan fungerar som en tydlig målpunkt. Möblering som belysningsstolpar och pollare kan med fördel vara av samma typ som i resten av staden. Särskilda ledstråk ökar orienterbarheten för synsvaga. Principskiss: Hanna Centervall, 2010.

Nedsatt orienteringsförmåga ställer särskilda krav på utformningen

Människor med synskada kan ha behov av olika utformning beroende på problem och hjälpmedel (Wallberg, Stjärnkvist & Ahlman 2008, s. 59). Den vita kappen är en hjälp för synskadade att röra sig i staden, samtidigt som den fungerar som en varning för medtrafikanterna. För att gatumiljön skall vara tillgänglig och tydlig för synskadade behövs markeringar att orientera sig efter som kanter, ledstråk med taktila plattor och färgkontraster, pollare och husfasader. Det innebär en konflikt med förhållningssättet Shared Space då ytan företrädesvis utformas i en och samma nivå, samt att det ofta är önskvärt att minska styrningen av trafikanterna. Shared Space som utformas som en stor öppen yta medför också problem för synskadade, just för att det inte finns något av ovanstående att orientera sig efter. Det är svårt att tillgodose samtliga trafikanter behov. Synskadades krav på tillgänglighet står exempelvis ofta i konflikt med rörelsehindrades gällande nivåskillnader och markbeläggning.

I boken *Shared Space, trafikrum för alla* tar författarna upp ett antal tillämpningar som enligt Boverkets *ALM – Tillgänglighet på allmänna platser* skall tillgodoses vid nyanläggning (Wallberg, Stjärnkvist & Ahlman 2008, ss. 23-24). Bland annat skall det finnas särskilda ledstråk på öppna ytor. Dessutom bör gångytan vara väl åtskild från cykel- och körbana. Det sistnämnda målet är svårt att tillfredsställa på ett bra sätt på en Shared Space, även om samspelet visserligen kan fungera trots uppdelning av trafikanter (Wallberg, Stjärnkvist & Ahlman 2008, ss. 74-75). I en utvärdering av Skvallertorget uppgav synskadade att de saknar markeringar som visar skillnaden mellan gångbana och körbana (Jaredsson 2002, s. 14). Det är svårt för synskadade att veta om man befinner sig

på en trygg plats utan bilar eller inte. De människor som har synrester hjälps av skarpa kontrastskillnader, som exempelvis kan användas i gatubeläggningen.

Diskussion

Syftet med uppsatsen var att studera innerbörden av Shared Space utifrån landskapsarkitektens perspektiv. Därtill var avsikten att undersöka hur gestaltningen kan tillgodose en väl utformad Shared Space, utifrån ett antal kvalitetsanspråk. Nedan för jag en avslutande diskussion kring min metod, mitt resultat samt kring mitt eget lärande.

Metoddiskussion

De metoder som användes i uppsatsen var samtliga lämpliga för ämnet då de gav relevant kunskap och hjälp för mina studier. Tillförlitligheten bedöms vara god eftersom jag använde mycket tryckt litteratur, samt artiklar hämtade från *Scopus* och andra publikationer. Litteraturen behandlade begreppet Shared Space väldigt ingående, men tyvärr var gestaltungsaspekten för det mesta bristfällig. Det kan bero på att landskapsarkitekten fortfarande inte är en självklar medarbetare i trafiksammanhang. Vikten av ett samarbete nämns dock ett flertal gånger i litteraturen. Jag upplever att allt fler förstår att landskapsarkitektens kompetens är nödvändig i stadsnära miljöer där människan ställer krav på sin utemiljö. För själva kunskapsinhämtningen om gestaltningen var både platsbesöket på Skvallertorget, men framför allt samtalet med landskapsarkitekten Helena Hasselberg till stor hjälp. Ett större fokus på själva gestaltningen kunde jag tillgodose mig genom att kontakta fler personer som utformat platser enligt principen Shared Space. Samtidigt finns det få verkliga exempel och Skvallertorget är ändå det mest uppmärksammade i Sverige, samt att det av tidsmässiga skäl inte fanns utrymme för sådana studier. I övrigt var samarbetet med Emma Nordstrand väldigt givande eftersom det hjälpte mig att resonera kring mina frågeställningar, samt att arbetet underlättades genom exempelvis förberedelser inför platsbesöket och litteratursökning.

Resultatdiskussion

Resultatet visar tydligt att Shared Space är ett förhållningssätt där landskapsarkitekten med sin kunskap har mycket att tillföra i utformningen. Det innebär att ett större samarbete mellan trafikingenjörer, landskapsarkitekter och andra professioner kommer att efterfrågas. Just landskapsarkitektens gestaltande förmåga och kunskap om staden och människan är aspekter som krävs för att skapa sociala, attraktiva och fungerande Shared Space. Uppsatsen visar även på betydelsen av att människan ibland prioriteras framför bilen. Vilket trafikslag som skall prioriteras i staden är ett känsligt ämne, men i och med den uppmärksamhet som Skvallertorget har fått kommer fler kommuner förhoppningsvis våga göra liknande prioriteringar. Shared Space är ett viktigt ämne i diskussionen kring utvecklingen av stadens offentliga rum och vem det

tillhör. I resultatet framkommer flera anledningar till att ge människan utrymme i staden, däribland ett ökat stadsliv. Shared Space är ett sätt att ta tillvara platsens kvalitéer och karaktär, som vid en traditionell trafiklösning hade gått förlorad. Begreppet är fortfarande nytt och erfarenheten av verkliga Shared Space är begränsad. Det behövs därför mer erfarenhet på olika plan och ett kreativt tänkande för att lösa problem med exempelvis tillgänglighet för synskadade. Allt eftersom fler platser utformas enligt Shared Space och i samarbete med landskapsarkitekter identifieras förhoppningsvis flera sätt om hur gestaltningen kan användas.

Utformningen har stor betydelse för att de kvalitetsanspråk som anges i *Lugna gatan* (Brandberg, Johansson & Gustafsson 2000, ss. 20-29) skall kunna tillgodoses. En iakttagelse som jag förundrades över i litteraturstudien av boken *Shared Space, trafikrum för alla* (Wallberg, Stjärnkvist & Ahlman 2008) var att gator och torg med regleringen gångata eller gångfartsområde går under begreppet Shared Space. Det var för mig något helt annat innan jag genomförde min studie. Jag kan tycka att regleringar likt dessa inte hör hemma under begreppet eftersom Shared Space bygger på att inte styra trafikanterna. Ibland kan det dock vara nödvändigt och i resultatet framgår att samarbetet kan fungera ändå. Det väsentliga är trots allt att utformningen tillgodoser syftet med platsen. Jag tror även att landskapsarkitekten är viktig i bedömningen av platsens lämplighet för att utformas som en Shared Space. Landskapsarkitekten har förmåga att analysera platsen och identifiera exempelvis stråk, läge i staden och användning. Det som framkom under samtalet med Helena Hasselberg kring målpunkter tror jag är en mycket viktig del för att ytan skall fungera. Det måste finnas anledning att vilja korsa ytan för att trafikanterna skall interagera. Därför tror jag att Shared Space är lättare att tillämpa på torg och i korsningar. Om behovet enbart är rörelse är det mer motiverat att utforma en attraktiv gata.

Reflektioner över arbetsprocessen och det egna lärandet

De studier som jag gjorde i uppsatsen gav mig mycket ny och intressant kunskap. Jag fick upp ögonen för ett begrepp som var relativt nytt för mig, samt att jag verkligen tror att landskapsarkitekten utgör en viktig yrkesgrupp i sammanhanget. När det gäller kunskapsinhämtningen har jag lärt mig att den är tidskrävande, särskilt med anledning av att jag valde att skriva om ett ämne som jag inte hade mycket kunskap om från början. Jag var tvungen att studera begreppet från grunden och eventuellt inhämta kunskap som inte var en del av uppsatsen, just för att förstå helheten. Det var dessutom lätt att halka in på sidospår i ämnet som exempelvis fördjupningar i trafikregler och lagar, eftersom jag tyckte att det jag läste var intressant. En lärdom är därför att ofta påminna mig själv om syftet med uppsatsen och de begränsningar jag gjorde inledningsvis.

Shared Space är ett aktuellt ämne som jag tror att kommer bli allt vanligare, i Sverige märks idag en ökad efterfrågan från kommunerna. Landskapsarkitekter kommer att spela en central roll i utformningen av Shared Space. Förhoppningsvis kan dessa platser påverka människors uppfattning om vilka kvalitéer som är viktiga i staden.

Referenser

Skriftliga källor

- Brandberg, Valter, Johansson, Roger & Gustafsson, Tora (2000). *Lugna gatan! en planeringsprocess för säkrare, miljövänligare, trivsammare och vackrare tätortsgator*. 3. uppl. Stockholm: Svenska kommunförbundet
- Hamilton-Baillie, Ben (2008a). Shared Space: Reconciling People, Places and Traffic. (Elektronisk) *Built Environment*, vol. 34: 2, ss. 161-181. Tillgänglig: Scopus (2010-03-29).
- Hamilton-Baillie, Ben (2008b). Towards Shared Space. (Elektronisk) *Urban Design International*, vol.13: 2, ss. 130-138. Tillgänglig: <http://www.hamilton-baillie.co.uk/_files/_publications/30-1.pdf> (2010-04-07).
- Monderman, Hans & Clarke, Emma (2008). What's next for shared space? We look at the UK experience. (Elektronisk) *Traffic Engineering and Control*, vol. 49: 6, ss. 205-207. Tillgänglig: Scopus (2010-03-29).
- Mortensen, Lars (2000). *Livet mellan husen*. Samproduktion: SVT och Peter Bech Film ApS, Köpenhamn
- Shared Space, a European co-operation project (2005). *Shared Space: Room for Everyone*. (Elektronisk) PDF format. Tillgänglig: <http://www.sharedspace.eu/en/publications/downloads/doc_details/15-shared-space-room-for-everyone> (2010-04-07).
- Sperling, Kajsa (senast uppdaterad 2009). Mera mörker ger ökad trygghet! (Elektronisk) *Arkitekten*: debatt, feb. Tillgänglig: <<http://www.arkitekt.se/s48536>> (2010-05-13).
- Trafik för en attraktiv stad: underlag*. Utg. 2 (2007). Stockholm: Sveriges kommuner och landsting
- Trafiksäkerhet vid Shared Space* (2007). (Elektronisk) PDF format. Tillgänglig: <http://www.vv.se/PageFiles/9979/trafiksakerhet_vid_shared_space.pdf?epslanguage=sv> (2010-04-07).
- Tyréns AB (2007). *Trafiksäkerhet vid Shared Space*. (Elektronisk) PDF format. Tillgänglig: <http://www.vv.se/PageFiles/9979/trafiksakerhet_vid_shared_space.pdf?epslanguage=sv> (2010-05-14).
- Urban Design London (2010). *The design of the public realm with a focus on the origins and consequence of vehicle traffic and pedestrian segregation*. (Elektronisk). Video. Tillgänglig: <<http://www.urbannous.org.uk/urbandesignlondon/BenHamiltonBaillie.htm>> (2010-04-06).
- Wallberg, Sari, Stjärnkvist, Anna & Ahlman, Lars (2008). *Shared space: trafikrum för alla*. Stockholm: Sveriges kommuner och landsting

Bilder

- City cyclists (senast uppdaterad 2009). *London Cycling Campaign in the City*. (Elektronisk) Tillgänglig:

- <<http://ralphsmyth.me.uk/citycyclists/images/campaigns/trafficintowns.jpg>>
(2010-05-14).
- Granefelt, Stina & West, Maria (senast uppdaterad 2008). *Karlstad kommuns hemsida*. (Elektronisk) Tillgänglig:
<[http://www.karlstad.se/apps/symfoni/karlstad/karlstad.nsf/\\$all/C77C7D4250EB9886C12574630021918C](http://www.karlstad.se/apps/symfoni/karlstad/karlstad.nsf/$all/C77C7D4250EB9886C12574630021918C)> (2010-05-14).
- Hamilton-Baillie, Ben & Jones, Phil (2005). Improving traffic behaviour and safety through urban design. (Elektronisk) PDF format. *Civil Engineering Special Issue*, vol. 158: 14014, ss. 39-47. Tillgänglig: <http://www.hamilton-baillie.co.uk/_files/_publications/17-1.pdf> (2010-05-14).
- Transportstyrelsen (senast uppdaterad 2009). *Anvisningsmärken*. (Elektronisk) Tillgänglig: <<http://www.transportstyrelsen.se/sv/Vag/Trafikregler-vagmarken/Vagmarken/Anvisningsmarken/>> (2010-06-03).